

– неразвитость инфраструктуры инноваций как элемента управления инновационным процессом и неразвитость рынка научно-технологических услуг;

– значительная роль государственного регулирования научной и инновационной деятельности. Такой подход объясняется тем, что государство контролирует практически весь научный потенциал, который финансируется преимущественно из бюджетных средств государства;

– остро стоит проблема прав на использование результата научной деятельности, которая создана благодаря бюджетным средствам. Если смотреть с точки зрения законодательства, то проблема решена, ну а в отношении разделения прав между государством и научным сектором, с целью предоставления доступа разработчиков к пользованию инновациями, она является фактором, который тормозит развитие инноваций;

– малая доступность внешних источников инвестиционного финансирования или вообще их отсутствие, что не позволяет предприятиям учитывать специфику ведения инновационного бизнеса.

#### **Список цитированных источников**

1. Воронин, С. В. Инновационное развитие Беларуси, Казахстана и России в контексте евразийской интеграции // С. В. Воронин // Экономист. – 2014. – № 10. – С. 79–83.

2. Ванчевич, Е. В. Инновационное развитие Беларуси - размышления о выборе пути построения экономики знаний / Е. В. Ванкевич // Белорусский экономический журнал. – 2015. – № 1. – С. 146–150.

3. Кублицкая Т. М. Инновационное развитие Беларуси: сравнительный анализ / Т. М. Кублицкая // Новая экономика. – 2015. – № 3. – С. 26–29.

4. О состоянии и перспективах развития науки в Республике Беларусь по итогам 2014 года: аналитический доклад // А. А. Коршунов [и др.]. – Минск: ГУ «БелИСА», 2015.

5. Фирстов, В. Г. Роль метрологического обеспечения в повышении эффективности инновационных научно-технических программ / В. Г. Фирстов // Стандарты и качество. – 2015. – № 14. – С. 52–55.

6. Шимов, В. Н. Инновационное развитие экономики Беларуси: движущие силы и национальные приоритеты: монография / В. Н. Шимов, Л. М. Крюков. – Минск : БГЭУ, 2015.

УДК 339.9

*Прихач А. П.*

*Научный руководитель: к. э. н., доцент Медведева Г. Б.*

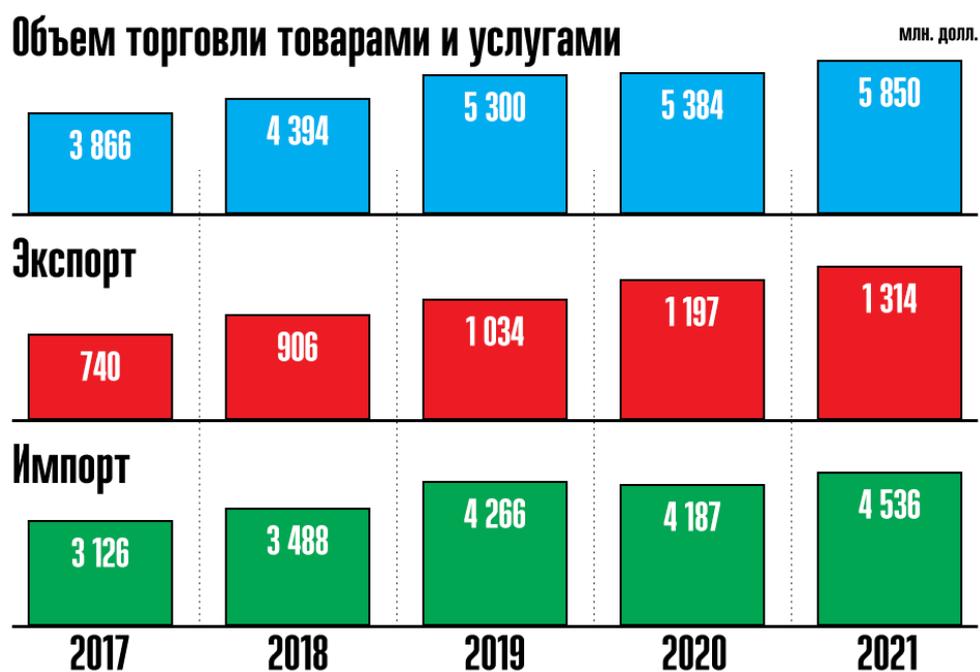
## **ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ С КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКОЙ**

Китай является одним из стратегических партнеров Республики Беларусь.

Беларусь, занимающая положение одного из многочисленных «центров Европы», и Китай, стремящийся укрепить свои позиции в этом регионе, инициировали партнёрство.

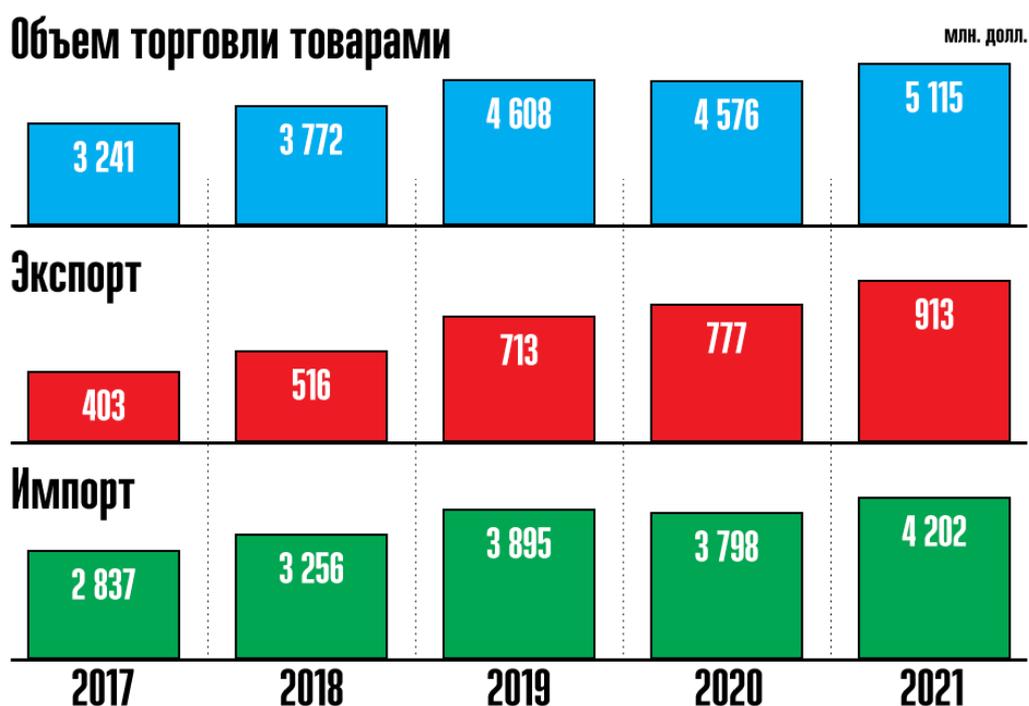
По итогам 2021 года внешнеторговый оборот Беларуси и Китая составил рекордные 5,9 млрд долларов США (далее – долл.), темп роста – 108,7 %. Темпы роста экспорта 109,7 %, импорта – 108,3 %. Сальдо отрицательное – 3,2 млрд долл.

Объемы внешнеторгового оборота превысили «допандемийные» значения (рисунок 1).



*Рисунок 1 – Объем торговли товарами и услугами Республики Беларусь с КНР в 2017–2021 гг [1]*

Двусторонний товарооборот достиг нового исторического максимума, составив 5,1 млрд долл., темп роста – 111,8 % к 2020 году и 111 % к «допандемийному» 2019 году. Экспорт белорусских товаров в КНР составил 913,3 млн долл., темп роста 117,5 % и 128,2 % соответственно. Импорт из Китая в Беларусь – 4,2 млрд долл., темп роста 110,6 % (рисунок 2).



*Рисунок 2 – Объем торговли товарами Республики Беларусь с КНР в 2017–2021 гг. [1]*

Таким образом, белорусский экспорт в Китай растет опережающими темпами. Сальдо торгового баланса с КНР традиционно отрицательное. Основные статьи белорусского экспорта товаров в КНР: калийные удобрения, говядина замороженная, лесоматериалы продольно-распиленные, мясо и пищевые субпродукты домашней птицы, молоко и сливки сгущенные и сухие, целлюлоза древесная, натронная или сульфатная, молочная сыворотка, сахар, масло рапсовое, электронные интегральные схемы.

В структуре белорусского экспорта в Китай ярко выраженное преимущество в поставках пищевой и сельхозпродукции. Беларусь находится в топ-10 поставщиков в Китай калийных удобрений (3 место), молочной сыворотки (5 место), мясной продукции (мясо курицы и говядина (9 и 10 места), рапсового масла (10 место).

По состоянию на 1 января 2022 года в КНР аккредитовано 123 белорусских производителя, из них: 63 – молочной продукции, 18 – замороженной говядины, 11 – замороженного мяса курицы, 9 – замороженных ягод, 7 – обработанной рыбной продукции, 6 – молочных кормовых продуктов, 4 – жома сахарной свеклы, 4 – шкурок норки, 1 – торфа.

Двусторонний торговый оборот по услугам составил 735,2 млн долл. (темп – 90,9 %), экспорт – 400,9 млн долл. (темп – 95,4 %), импорт – 334,3 млн долл. (темп – 86 %). Сальдо торгового баланса положительное + 66,6 млн долл. Спад произошел из-за существенного сокращения объемов строительных услуг и их высокой доли в экспорте. Значительный рост экспорта транспортных услуг (темп роста 145,4 %), занимающих второе место в его структуре (доля 39,7 %), не позволил допустить пропорционального строительным услугам падения экспорта. Существенные темпы роста продемонстрировал экспорт услуг образования 156,8 %, стоимость оказанных услуг – 33,2 млн долл. [1].

Несмотря на замедление деловой активности в мире в период пандемии коронавирусной инфекции, Беларусь и Китай стабилизировали динамику двустороннего внешнеторгового оборота, обеспечив опережающий рост продаж белорусской продукции на высококонкурентном китайском рынке [2].

Оба государства поддерживают тесные и частые обмены на высоком и высшем уровнях, тесную координацию в международных делах, а также твердо поддерживают друг друга в вопросах, касающихся ключевых интересов двух стран, что отражает стратегическую ценность китайско-белорусского сотрудничества. На стадии активного развития находится сотрудничество между Беларусью и Китаем в области обороны, науки, техники, культуры и туризма. За 30 лет реализовано не менее 25 проектов в промышленности и энергетической сфере. А по итогам 2020 года Китай стал вторым торговым партнером после России.

Беларусь – это страна, которая в числе первых откликнулась на китайскую инициативу «Один пояс, один путь» и активно участвует в ее реализации. Обе стороны используют возможность совместной реализации инициативы «Один пояс, один путь» для всестороннего повышения уровня сотрудничества в таких сферах, как торговля, инвестиции, наука и технологии, инфраструктура [3].

### Список цитированных источников

1. Торгово-экономическое сотрудничество [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://china.mfa.gov.by/ru/bilateral/trade/>. – Дата доступа – 09.05.2022.
2. Сотрудничество Китая и Беларуси – образец международных отношений нового типа [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://zviazda.by/ru/news/20220119/1642580204>. – Дата доступа – 09.05.2022.
3. Беларусь – Китай. 30-летие установления дипломатических отношений [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.belta.by/society/view/belarus-kitaj>. – Дата доступа – 09.05.2022.

УДК 331

*Куцевич А. Р., Соботович А. В.*

*Научный руководитель: ст. преподаватель Вакулич Н. А.*

## ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Как показывает мировой опыт, важнейшим фактором экономического роста является формирование логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности в стране. В индустриально развитых странах логистика давно поставлена на службу повышения эффективности управления движением материальных потоков [1].

Международные автомобильные перевозки грузов являются ключевым звеном мировых торговых отношений и экономики в целом. Участие страны в международной торговле, импорте и экспорте товаров дает возможность удовлетворять потребности населения, эффективно использовать природные ресурсы государства, проводить реструктуризацию экономики. Международные перевозки имеют особенно важное значение в связи с транзитным положением Беларуси. По данным БАМАП, всего в Беларуси зарегистрировано более 19 тыс. транспортных средств, способных осуществлять международные грузоперевозки (около 3 тыс. субъектов хозяйствования). До настоящего времени количество перевозчиков в Беларуси ежегодно только росло. К сожалению, в последнее время международные автомобильные перевозки столкнулись с множеством трудностей. Давайте остановимся на некоторых из них [2].

Одной из проблем в организации международных автомобильных перевозок является нехватка квалифицированного персонала. На рынке появился термин «дефицит водителей». Это связано с оттоком белорусских водителей за рубеж из-за высокой оплаты труда. В Беларуси профессия водителя входит в тройку самых востребованных в стране. В конце февраля 2019 года в Беларуси вступила в силу одна из норм Декрета № 7 «О развитии предпринимательства», которая должна улучшить климат для международных перевозчиков. Компаниям разрешили брать на должность водителя-международника водителей без стажа. На сегодняшний день транспортные компании Беларуси ощущают нехватку водительских кадров. Отмена требований к стажу водителей-международников, несомненно, поможет привлечь молодежь в данную сферу. Водители стремительно стареют, а молодежь в профессию не идет. И даже если молодой человек получает необходимые для управления грузовиком или автобусом права, то часто